Smith, James
Havre de refuge

Pamph.
Econ.
Transp.
S.

HAVRE DE REFUGE.

RIMOUSKI

VS.

BIC

ET

CHEMIN DE FER DES TROIS PISTOLES

PAR

JAMES SMITH, P. J. L. R.



QUÉBEC.

DES PRESSES DE E. R. FRÉCHETTE, IMPRIMEUR-LIBRAIRE,
13, RUE LAMONTAGNE, BASSE-VILLE.

1856.

HAVRE DE REFUGE.

RIMOUSKI,

VS.

BIC.

Le *Morning Chronicle* du 27 février dernier, annonce qu'un quai est sur le point d'être construit au Bic, et qu'on doit y former un *hâvre de refuge*, et y placer un dépôt de combustibles pour les vapeurs venant de l'Océan.

Uu bon hâvre dans le bas du fleuve est depuis longtemps désiré dans les intérêts du commerce et de la navigation du St. Laurent. Mais depuis qu'un chemin de fer est en voie de construction entre Québec et les Trois Pistoles, et qu'une ligne de vaisseaux à vapeur, doit mettre le Canada en rapport direct avec l'Europe, un bon hâvre, sûr, grand et commode auquel ce chemin de fer devra toucher, ouvert de bonne heure le printemps, et tard l'automne, devient d'une grande importance et d'une grande nécessité pour toute laProvince. Cette amélioration sort des mesures d'intérêt individuel et local.

Mais il faut que ce hâvre réponde à tous les usages auxquels on le destine, et procure tous les avantages qu'a droit d'en attendre le commerce de la Province ; de là, l'importance de choisir avec connaissance de cause, le lieu le plus convenable à cette fin.

Dans la vue de jeter quelque lumière sur la topographie des ports du Bic et de Rimouski, et sur les avantages relatifs qu'ils peuvent offrir comme hâvre de refuge, l'auteur a cru devoir, dans l'intérêt de la navigation et du commerce de la Province, publier cette esquisse.

LE BIC,

Considéré comme Hâvre de Refuge.

Le lieu appelé communément *hâvre du vieux Bic*, situé à 5 milles au sud-est de l'*Isle du Bic*, est formé par une baie de deux tiers de mille de profondeur sur environ deux milles de

largeur, est et ouest. Ce hâvre assèche à mer basse, et il y a beaucoup de rochers, dit le Capitaine Bayfield. L'entrée du côté du nord, est d'environ 30 arpens de large et il est divisé en trois, passages par deux rochers ronds et escarpés, appelés *Islet Brûlé et Islet au Massacre.* Les deux passages du côté de l'est servent à mer haute pour les bateaux et les petits vaisseaux. Entre l'Islet Brûlé et la pointe ouest de l'entrée de la baie, appelée Cap-Enragé, à cause de l'énorme quantité de roches cassées et éboulées qui entourent sa bâse jusqu'aux eaux profondes, il y a au dicentre du passage, qui n'a que deux-tiers de mille de large, x-huit pieds d'eau à basse marée d'après le Capitaine Bayfield ; mais cette profondeur diminue promptement à mesure qu'on avance dans la baie.

La seule place propre à recevoir un quai qui puisse abriter le port, est l'endroit déjà choisi par les partisans de ce hâvre, et indiqué sur le plan n° 1, c'est-à-dire, à partir de l'Islet Brûlé, à l'entrée du hâvre, courant nord-ouest. Cependant à 1950 pieds de cet Islet, on ne trouve que 18 pieds d'eau à basse marée ; et une profondeur de 18 pieds n'est pas suffisante pour un hâvre de refuge dans le bas du fleuve fréquenté actuellement par nombre de vaisseaux tirant de 22 à 23 pieds d'eau. Pour qu'un vaisseau de première classe puisse toucher au quai et y avoir une place en sûreté, il faudrait le prolonger encore d'un millier de pieds et construire à l'extrémité du large une aile en angle, courant au sud-ouest, pour la mer venant du nord-ouest ; car de ce côté, ce hâvre s'ouvrira en entonnoir.—Il faudra aussi un second quai de 19 arpens pour joindre l'Islet Brûlé à la terre ferme au fond de la baie, par la ligne la plus courte. Si au contraire, ou veut, en fermant les deux passages de l'est, détourner ce quai vers la pointe de la baie, dite la *Pointe à Côté*, le second quai n'aura alors que 13 arpens, mais un chemin de fer ne pourra jamais suivre les angles de cette voie, fut-il même possible de le faire passer par les hautes montagnes et les côtes du Bic.

Ainsi donc pour faire du Vieux Bic, un hâvre de refuge pour les grands vaisseaux, il faudra que le gouvernement commence par y jeter un quai de 5440 ou 6520 pieds, suivant la direction qu'il suivra depuis l'Islet Brûlé jusqu'à la terre ferme, lequel coûtera à la Province 70 à 80 mille louis, d'après le calcul le plus modéré, bâsé sur les prix qu'ont coûté les autres ouvrages de même nature, exécutés dans le bas du fleuve. Mais si avec une telle amélioration, le Bic pouvait offrir les conditions nécessaires ou même les conditions indispensables à un hâvre de refuge, c'est-à-dire, la possibilité d'y entrer et d'en sortir en tout temps, avec tous les vents, et surtout pendant les tempêtes, l'espace pour plusieurs grands vaisseaux, un lieu convenable pour appareiller et en sortir avec sûreté ; et la possibilité d'y avoir accès de bonne heure le printemps et tard l'automne, il y aurait au moins une raison pour appuyer l'adoption de ce plan et l'octroi de l'argent nécessaire pour le mettre à exécution. Mais le hâvre du Vieux Bic n'offrira jamais aucune de ces conditions. Que le lecteur

refère au plan n° 1, et il comprendra facilement qu'un vaisseau à voiles ne pourra entrer dans ce hâvre, en supposant même l'entrée sans écueils, avec le vent sud-ouest qui sort au bout du Cap-Enragé, ou avec les vents du sud, de l'est, ou du nord-est, et avec ces vents, il faudra que les vaisseaux se rendent à un autre port de mer pour attendre de huit à quinze jours et qu'un vent plus favorable leur permette d'entrer dans le hâvre de refuge.

Que fera alors un vaissseau qui aura perdu son ancre ? Et n'est-ce pas dans des tempêtes du nord-est que des accidents de cette nature arrivent le plus souvent ? Aujourd'hui que l'entrée du Bic n'est pas obstruée par un quai, il est impossible pour un vaisseau un peu grand, qui se trouve dans l'intérieur de ce hâvre d'en sortir avec le vent sonfflant du nord-ouest, du nord, ou du nord-est. Le passage le plus ordinaire des bateaux est, à mer haute, celui de l'est ou du milieu. Le petit *brick* tirant environ 10 pieds d'eau, qui hiverna dans le Bic, il y a deux ans, fut retardé plus de huit jours, attendant un vent qui put lui permettre d'en sortir, et avec le quai projeté, aucun vaisseau ne pourra sortir avec le vent du sud-ouest, de l'ouest, ou du nord.—Or, quel capitaine voudrait entrer dans un port d'où il ne pourrait partir à volonté, ni profiter des vents qui lui seraient les plus favorables ? Les intérêts du commerce et de la navigation, dont le succès dépend de la promptitude, accepteront-ils de telles conditions ?

Du côté de terre de l'entrée de la baie, il n'y a d'eau que pour les petits vaisseaux, et la grande partie de cette baie, comme il a été dit plus haut, assèche au reflux de la mer.—Le hâvre proprement dit, le seul où un grand vaisseau pourra entrer, sera formé seulement par le petit bassin compris entre le Cap-Enragé, l'Islet Brûlé et la tête du quai, exposé aux vents en dehors de l'abri des rochers, et dans lequel il n'y aura pas d'espace avec une profondeur d'eau suffisante, pour qu'un vaisseau de première classe, fut-il seul, puisse éviter sur ses ancres et appareiller en sûreté ; car au côté sud-ouest de ce bassin qui ne sera que de quelques arpens de large, le fond est hérissé de nombreuses et d'énormes roches, les unes cachées, les autres à fleur d'eau et tout vaisseau en appareillant avec le fort courant qui aura toujours lieu dans cette décharge, courra les plus grands risques de dériver sur ces rochers ; et dut-il en sortir sans accident, à une distance moindre qu'un mille dans la direction de l'entrée du hâvre, des cayes dangereuses qui se couvrent à mi-marée, l'attendent encore. Il arrivera aussi trop souvent que des vaisseaux attachés le long du quai, dans des tempêtes venant du nord-est, en seront éloignés par la rupture d'un lien et poussés malgré tous les efforts possibles sur les rochers du Cap-Enragé, où les attendra un naufrage inévitable.

Tout l'intérieur de la baie sera fermé aussi plus à bonne heure l'automne et plus tard le printemps qu'aucun autre hâvre dans le bas du fleuve, car le quai projeté en fermant en grande partie les passages actuels, aura l'effet de rendre cette baie semblable à un lac avec une étroite décharge : d'y protéger la formation des glaces

au premier froid d'automne, et de les y retenir bien tard le printemps, jusqu'à ce qu'elles soient fondues par l'ardeur du soleil car ni la mer, ni les vents ne pourront les y briser.

Dans ce hâvre proprement dit, qui servira seul de passage pour vider et remplir au flux et au reflux de la mer cette grande baie dans laquelle se jettent deux rivières, il y aura un courant rapide comme dans la décharge d'une écluse, et aucun vaisseau ne pourra s'y tenir en sûreté lorsque la mer charroiera des glaçons.

Quelqnes individus ayant leurs intérêts au Bic, ont réussi même à Rimouski, à faire signer par plusieurs personnes des plus respectables, une requête demandant un quai; mais dont elles ne connaissaient pas la teneur et qui contient de faux allégués contre lesquels ces personnes doivent protester. Le *Morning Chronicle* déjà, en confirmant ces allégués, publie en faveur du Vieux Bic, le certificat suivant du Capitaine Bayfield, qui est sa seule autorité :—

(*Copy*). " I hereby certify that I consider " Old Bic " Harbour " to possess advantages for a public wharf above any " other site on the south shore of the St. Lawrence above Gaspé. " Properly placed and constructed, a wharf would answer as a " harbour of refuge for vessels in distress, and afford save and " convenient accommodation, at all times of the tide, to steamers " and costing vessels employed in carrying passengers, country " produce and goods between the lower parishes and Quebec. "

Given under my hand on board the surveying vessel, " Gulnare " this 25th. day of August 1852.

(Signed), HENRY H. BAYFIELD,

Captain R. N. Surveing the Gulf St. Lawrence.

Mais ce certificat, obtenu nombre d'années après que le Capitaine Bayfield eut visité ce hâvre, et sans qu'il pût se rappeler correctement la nature des lieux environnants, à part ce qu'il en avait écrit lors de son exploration, dût-il avoir la signification qu'on voudrait lui donner, ne détruira jamais l'authenticité des faits. D'ailleurs Mr. Bayfield parle d'un quai convenablement placé; mais il n'en mentionne pas la longueur, ni le coût. Il semble aussi avoir eu plus particulièrement en vue le commerce local, car aussitôt après avoir mentionné un hâvre de refuge pour les vaisseaux en détresse, il ajoute que ce quai offrirait un lieu sûr et commode pour les vapeurs et autres vaisseaux côtiers employés au transport des passagers et des produits de la campagne entre les paroisses d'en bas et Québec. Mr. Bayfieild ne paraît pas avoir voulu recommander ce lieu pour le *terminus* d'un chemin de fer, et les grands vaisseaux qui doivent nécessairement s'y rendre, quoi que cette questiou fut agitée à la date de son certificat. Mr. Bayfield ne connaissait pas non plus les nombreuses côtes par lesquelles il faudrait transporter au Bic les produits des campagnes environnantes.

Aux extrémités de l'Isle du Bic, près de laquelle les vaisseaux peuvent trouver un abri contre certains vents, il y a des cayes et des dangers de diverses espèces, décrits d'une manière bien spéciale par le même Capitaine Bayfield dans un ouvrage intitulé : "*Sailing directions for the Gulf and River St. Lawrence*," auquel nous référons le lecteur. La description de ces dangers, qui a nécessité au Capitaine Bayfield près de quatre pages, est trop longue pour être reproduite ici. Mais il y dit : " Je ne recommande " pas aux vaisseaux sans pilotes de passer en dedans de l'Isle du " Bic dans des temps brumeux, à moins d'y être bien accoutumés. " Si néanmoins il leur est nécessaire de le faire pour y mouiller, " voyez les directions pour cette Isle ; " et après toutes ces directions données, il ajoute que ces directions ne sont pas suffisantes, sans un examen particulier de la carte, car cette place, dit-il, est difficile et dangereuse. " Néanmoins la plupart des vaisseaux venant au *Vieux Bic*, seront obligés de contourner cette Isle pour y trouver un abri, en attendant qu'un vent favorable leur permette d'entrer dans ce hâvre dit *de refuge*.

Encore une seule et dernière référence aux allégués de l'article du *Chronicle* déjà mentionné ; elle suffira pour faire juger de la somme de confiance qu'on doit y reposer. L'Isle du Bic, dit le *Chronicle*, forme au hâvre du Vieux Bic un abri complet contre le nord-ouest, et l'Isle St. Bernabé contre le nord-est. Or il ne faut que jeter un coup d'œil sur une carte du Fleuve St. Laurent pour voir combien est absurde ce dernier avancé. L'Isle du Bic, située à près de deux lieues du hâvre du Vieux Bic, ne donne d'abri qu'aux vaisseaux à l'ancre près de cette Isle ; et St. Bernabé se trouve près de terre, à neuf milles plus bas, et la msr poussée par le vent nord-est, passe en arrière de cette Isle, s'élève sur les hauts fonds, et vient frapper au Vieux Bic, avec une violence extraordinaire et bien connue.

RIMOUSKI,

Considéré comme Hâvre de Refuge.

Entre la terre du sud et l'extrémité est de St. Barnabé qui en est éloigné d'un peu plus de deux milles, se trouve partie d'un vaste bassin dont la description suivante est empruntée au Capitaine Bayfield : " Les vaisseaux y passent l'été à l'ancre, sur un excellent fond à 4 à 5 brasses d'eau, et y chargent de bois depuis nombre d'années, complètement abrités depuis l'O. $\frac{1}{4}$. N. en tournant par le sud jusqu'à l'est N. E. Le mouillage le plus abrité à la pointe est de l'Isle St. Barnabé, O. $\frac{1}{4}$ N. l'Eglise de Rimouski, S- S. O. $\frac{1}{2}$ O., et la pointe aux Pères, E. N. E. Il y aura là 4 brasses d'eau à mer basse dans la grande mer et un fond de vase. Des vaisseaux d'une moindre grandeur peuvent mouiller plus à l'ouest à 3 brasses d'eau à mer basse, ayant l'extrémité est des rocs de la pointe est de St. Barnabé au N. O. $\frac{1}{4}$ O. et à une distance d'un quart de mille. "

En jetant un coup d'œil sur le plan n° 2, on verra que ce bassin, dont la largeur N. et S. de la partie propre au mouillage des vaisseaux de première classe, plus à terre que l'Isle, est de plus d'un mille, et dont la longueur E. et O., à l'ouest du pilier, est bien plns grande encore, forme un hâvre magnifique où un grand nombre de vaisseaux peuvent se tenir en sûreté, sans courir risque d'être poussés en aucun temps contre des rochers, car en courant vers les terres, l'eau diminue par un élévation douce et graduelle du fond qui est partout argileux et uni ; et la ligne de haute marée est généralement formée par un beau rivage de sable. Sur la terre ferme, au sud-est de la pointe est de l'Isle St. Barnabé, il y a un quai de 2,150 pieds que le gouvernement a fait construire, dont la solidité et le fini font également honneur à l'entrepreneur et aux conducteurs de l'ouvrage. Ce quai se prolonge vers le bassin. Abrité du côté E. N. E., par la pointe aux Pères, au N. O., et à l'ouest par l'Isle St. Barnabé, l'Islet à Canuel et de grandes battures, il souffre moins du vent, de la mer, et surtout du courant et des glaces, que tous les quais construits en bas de Québec. Ce quai a subi l'épreuve de ces derniers hivers, sans souffrir le moindre mal des glaces, ou d'aucune autre cause ; et il ne coûte pas à la Province beaucoup plus de la moitié de celui de la Rivière du Loup ; mais il lui faudra une addition de quelques cents pieds, qui le prolongera jusque dans le bord du bassin, et une aile ; mais d'une autre forme (*) que celles des autres quais déjà construits, et qui offrira un meilleur abri et plus de commodités aux vaisseaux ; et avec cela, il formera pour les vapeurs et les vaisseaux côtiers le meilleur hâvre dans le bas du fleuve.

Si. avec cette addition au quai déjà construit, on jette un pilier du côté du nord-est, du bassin ci-haut mentionné, à 26 ou 28 pieds d'eau, de manière à briser la mer de ce côté, et sur lequel on pourra placer un dépôt de combustibles pour les vapeurs venant de l'Océan, ou du Golfe, on aura le hâvre à la fois le plus sûr, le plus vaste, le plus commode et le moins dispendieux à compléter, vû le grand quai déjà construit, qu'il soit possible de trouver dans le bas du fleuve.

Il offrira à la navigatlon tous les avantages désirables dans un hâvre de refuge : profondeur d'eau, capacité suffisante pour contenir nombre de vaisseaux de toutes grandeurs, espace nécessaire pour appareiller, éviter, dériver sans danger d'accident d'aucune espèce, facilité à tous les vaisseaux pour entrer et sortir avec tous les vents, même dans les tempêtes, par deux passages différents, fond mou et uni jusque dans l'intérieur, où un vaisseau ayant perdu ses ancres, peut aller s'échouer, si nécessité il y avait, sans avoir à souffrir le moindre mal, (Note,) en 1854, un vaisseau fut sauvé tard l'automne, et passa l'hiver dans le hâvre projeté, sans souffrir de dommage, facilité de tourner autour du pilier et de l'accoster à l'abri du vent ; libre du côté de la mer, où les vaisseaux n'ayant pas à craindre comme au Bic, des cayes ou

---

Voyez le plan N° 2.

des rochers et des isles, pourront venir en tout temps et même sans pilotes; hâvre enfin, d'où les glaces se claireront de bonne heure le printemps, ayant trois passages différents pour sortir.

Le gouvernement a plus de raisons pour ne pas abandonner aujourd'hui le quai de Rimouski, sans le terminer de manière à le rendre utile à la navigation, qu'il n'en avait pour finir sur chaque rive du St. Laurent, de Rimouski à Québec, les autres quais dont l'importance était bien moindre pour la navigation du fleuve.

L'auteur a cru devoir faire appuyer ses observations sur les hâvres du Bic et de Rimouski, de l'approbation des hommes dont la science et la longue expérience dans la navigation et ainsi que la connaissance la plus particulière des lieux, forment une autorité digne de l'attention du gouvernement et de toutes les personnes intéressées dans le commerce du St. Laurent. Les données sont fondées sur les travaux du Capitaine Bayfield et sur les mesurages faits par un des premiers pilotes du fleuve St. Laurent, et par un Arpenteur provincial.

Nous soussignés, pilotes et capitaines de vaisseaux pour le Fleuve St. Laurent, après avoir pris communication d'un opuscule intitulé: *Hâvre de Refuge*, *Rimouski* vs. *Bic*, par James Smith, Ecr., G. C. C., certifions que tous les allégués et les observations y contenus sur le hâvre de Rimouski et du Bic, sont vrais et corrects ; que jamais le hâvre du Bic ne pourra offrir à la navigation les conditions nécessaires et indispensables à un hâvre de refuge, vû la difficulté qu'il y a pour y entrer et en sortir, ses limites étroites et les dangers auxquels les vaisseaux y seront exposés; au lieu que le hâvre de Rimouski avec les améliorations proposées par l'auteur formera un bon port de mer qui réunira tous les avantages qu'il sera possible d'obtenir dans aucun lieu en bas de Québec pour un hâvre de refuge.

Joseph Pouliot, Pilote.
Joseph Lavoie, Pilote.
Henri Lavoie, Pilote.
Octave Lavoie, N. G.
Chas. Chouinard, père, Pilote.
Chas. Chouinard, fils, Pilote.
Louis M. Lavoie, Pilote.
Amable St. Laurent, Pilote.
Eustache Dorion.
Isidore Rioux, Nav. G.
Pierre Proux, père, N. G.
Félix Chouinard, Navig.
Pierre Drapeau, Nav.
Anselme Côté, Pilote.
Hilaire Jauvin, Pilote.
Benjamin Pineau, Pilote.
John Lavoie, père, Pilote.
Silvestre Côté, Pilote.
Peter Ross, Pilote.
Cyprien Raimond, Pilote.
Régule Bonneville, Pilote.
John Lavoie, Nav. G.
Charles Ruest, Nav. G.
Pierre Proux, fils, N. G.
John St. Pierre, Navig.
Charles Fortin, Expilote.

FIN DE LA PREMIÈRE PARTIE.

CHEMIN DE FER DES TROIS PISTOLES.

Le Chemin de Fer des Trois Pistoles en construction doit avoir dans l'intérêt des deux provinces, un *Terminus* à un bon port de mer dans le bas du fleuve, formant là une jonction de cette voie ferrée avec la navigation du Golfe et de l'Océan. Voici un court résumé des avantages qui en résulteront pour le Canada :

1o. La saison de la navigation par le St. Laurent sera prolongée, dans les années communes, d'au moins sept semaines, un mois le printemps et trois semaines l'automne. La voie du golfe est plus libre vers le quinze de mars qu'à la fin d'avril. Les grandes banquises de glaces détachées des mers du nord, dans le cours de mars, sont transportées par les courants qui montent par le détroit de Belle-Isle, se joignent à celles qui sont formées près des côtes du Labrador Canadien ; de là elles font en partie le tour du golfe, comme d'un vaste remous, et se pressent pour en sortir du côté du sud-est vers l'Isle St. Paul, où elles obstruent le passage des vaisseaux venant en Canada à l'époque ordinaire de leur premier voyage du printemps. Mais dans le cours de mars, ce passage est généralement libre de glaces, et le hâvre de Rimouski peut admettre des vaisseaux venant de l'océan avant la fin de ce mois. Il est à présumer que vers la fin d'avril le meilleur passage et le plus court dans tous les temps pour le nord de l'Europe est celui du détroit de Belle-Isle.

L'automne, le port de Rimouski est ouvert au moins trois semaines plus tard que celui de Québec et à cette époque le bas du fleuve est toujours libre ; car les glaces sont moins fermes et se forment moins promptement à l'eau salée qu'à l'eau douce, avec le même degré de froid.

2o. Les produits de l'ouest ou du Bas-Canada qui auront été transportés à Rimouski par le chemin de fer seront vendus sur les marchés de l'Europe et les marchandises de l'Europe sur les marchés Canadiens avant qu'un seul vaisseau ait pu paraître le printemps à Québec, ou que l'Hudson et le canal Erié aient pu leur donner passage ; et l'automme ils trouveront encore un débouché par cette voie lorsque ce canal et le hâvre de Québec seront fermés.

Le canal Erié est ouvert à Buffalo, le premier de mai et le hâvre de Rimouski le vingt de mars.

Les premiers froids d'automne qui arrivent souvent au milieu de novembre, ferment le canal Erié qui n'est qu'une mince couche d'eau sans courant. Au milieu de décembre, les vaisseaux peuvent partir de Rimouski, et une journée de bon vent d'ouest les met à l'abri de tous les dangers du fleuve ; tandis que sur le canal Erié, la clôture de la navigation cause de grandes pertes et de grands inconvénients en conséquence du nombre de bateaux chargés de marchandises pour l'intérieur ou de produits pour l'exportation, qui y sont arrêtés et retenus par les glaces pendant la saison d'hiver.

3o. Les vaisseaux qui ne viendront qu'à Rimouski éviteront pour eux-mêmes et leur cargaison les deux tiers des dangers aux-

quels sont exposés ceux qui se rendent à Québec. Une référence au rapport des divers lieux témoins des naufrages dans le St. Laurent depuis dix ans prouvera l'exactitude de cette observation. Ils seront aussi exempts des frais de pilotage, de touage, etc., car tout capitaine peut entrer sans pilote au hâvre de Rimouski.

4o. Les vaisseaux à voiles du nord de l'Europe n'ayant pas à parcourir les 166 milles entre Rimouski et Québec, qui forment la partie la plus difficile et la plus dangereuse du fleuve St. Laurent entre ce dernier port et l'océan et où ils sont souvent retenus dans la montée de huit à quinze jours par les vents et les courants contraires, feront quatre voyages par saison à Rimouski, ayant ce hâvre ouvert huit mois et demi, au lieu qu'ils ne peuvent faire que deux à trois voyages à Québec, où ils n'ont que sept mois de navigation.

5o. La différence des prix du frêt, sur les vaisseaux chargeant à deux ports, sera d'au moins un tiers, ou d'un cheling sur un baril de fleur en faveur de Rimouski, pour les raisons déjà alléguées, savoir: la réduction des frais, le plus grand nombre de voyages, la diminution des risques et en conséquence, du taux des assurances qui aujourd'hui n'est pas plus élevé de Québec que de Boston et de New-York. Or le prix du transport d'un baril de fleur entre Québec et Rimouski, par la voie du chemin de fer, ne serait que de huit sous, calculés sur le prix chargé sur le transport du charbon sur le chemin de Reading, qui n'est que d'un demi sou par tonneau par mille, ce qui laisserait une différence de seize sous en faveur de cette dernière voie.

De Cleveland, Etat d'Ohio, jusqu'à Québec, la moyenne proportionnelle du coût de transport d'un baril de fleur à Boston, (viâ canal Erié et chemin de fer,) est de 5 francs : A New-York, (viâ canal Erié,) 4 francs : à Portland (viâ St. Laurent et Montréal) 3 francs : à Rimouski (viâ St. Laurent (a) jusquà Québec, et chemin de fer des Trois Pistoles) 2 francs, huit sous.

De Chicago à Rimouski par le chemin de fer des Trois Pistoles et le chemin projeté par la vallée de l'Ottawa et la Rive Nord, il y a 1213 milles, (6) de Chicago à New-York, 1627 milles, De Rimouski à Liverpool, il y a 2413 milles, de New-York à Liverpool, 3013 milles. La distance entre Chicago et Liverpool par la voie de Rimouski, sera donc de 979 milles, plus courte que par la voie de New-York.

De là on peut conclure que la voie du St. Laurent par Rimouski offrira au commerce des vastes régions de l'ouest et du Bas-Canada, des avantages incontestables sur toute autre voie, sous les rapports de la sûreté, de la promptitude et du bon marché et les taux d'assurance sur les chargements devront être moins élevés en proportion des risques évités. L'émigration aussi trouvera son compte, car les passagers préféreront généralement, après une longue traversée, où, entapés dans la cale d'un vaisseau, ils sont exposés aux maladies, débarquer au premier port auquel ils

---

(a) Voyez l'esquisse sur le Canada, par J. C. Taché.
(6) Voyez le Journal de Québec, 5 février 1856.

pourront toucher sur le continent, que de s'exposer aux dangers, et à la longueur de la montée depuis Rimouski à Québec. Les riches produits du golfe et du fleuve St. Laurent s'écouleront aussi par cette voie, comme étant la plus sûre et la plus prompte jusqu'aux extrémités du Haut-Canada et des Etats de l'Ouest, qui, en retour fourniront la fleur, le lard, etc., etc., aux pêcheurs de ces eaux, et tous les marchés du Canada pourront alors être alimentés du printemps à l'automne avec les délicieux poissons frais d'eau salée. Un aliment nouveau s'offrira à toutes les tables et une nouvelle ligne de profit à nos pêcheurs et marins canadiens.

Dans un temps de guerre dont le Canada ne sera malheureusement pas plus exempt qu'aucun autre pays, la voie du St. Laurent par Rimouski sera la plus sûre et la plus prompte.

Il n'est pas à douter que le chemin de fer des Trois Pistoles sera aussi abondamment alimenté et aussi profitable à ses propriétaires qu'aucun autre sur ce Contineut. Ce chemin traversera d'une extrémité à l'autre les plus belles campagnes, dont l'étendue vers l'intérieur, les produits et le commerce augmenteront en raison de la facilité de moyens de transport. L'expérience en Europe, aux Etats-Unis, comme en Canada, est la preuve de cet avancé.

La nature des chemins de fer, dit un homme de haute expérience, est d'accroitre son propre trafic; de faire croître deux brins d'herbe où il n'en croissait qu'un auparavant, ajoutant vingt-cinq pour cent à la valeur de toute ferme, située à 50 milles de sa trace, doublant celle des fermes qui sont à proximité, et quadruplant celles des terres en bois debout par lesquelles ils passent.

TERMINUS DU CHEMIN DE FER DES TROIS PISTOLES.

Le lieu à choisir pour le terminus de ce chemin de fer, au port de mer où il arrêtera, est d'une haute importance, considéré sous le point de vue de la nature des environs. Là, sera le dépôt et le centre du commerce de la partie inférieure de la province, et il s'y élevera une ville aussi rapidement que dans tous les lieux favorisés de la même manière.

Un coup d'œil sur les rochers et les montagnes du Bic, démontrera que ce lieu n'offrira jamais à une ville commerciale, la régularité, l'étendue et la facilité des voies de communication indispensables et qui en font un des premiers mérites- Des deux côtés du hâvre, en dehors de la baie, il n'y a que des rochers escarpés, infranchissables, et au pied desquels on peut à peine mettre pied à terre à haute marée. A l'intérieur de la baie dont une grande partie assèche au reflux de la mer, le terrain est formé du côté de l'ouest par de hautes montagnes qui s'avancent dans la mer, séparées par des gorges profondes et d'étroites coulées. Du côté de l'est, c'est un fond bas et étroit qui longe le pied d'une autre montagne en s'étendant vers l'intérieur. Au midi il n'y a

qu'un coteau irrégulier resserré et découpé par des rochers, sur lequel est situé le village actuel. C'est sur ce coteau irrégulier et au fond de coulées étroites qu'on pourrait grouper de petits faubourgs séparés les uns des autres par des côtes et des ponts d'un mille et plus du hâvre. Deux rivières à écares profondes découpent encore ce terrein brisé en se déchargeant dans la baie.

Les isles à l'entrée du hâvre ne sont que des rochers escarpés. La difficulté d'y faire parvenir un chemin de fer en lui fesant suivre les étroites sinuosités des gorges qui y condnisent, fut-elle vaincue, il faudra encore pouvoir y trouver un lieu assez vaste et convenablement situé pour le terminus.

Mais si le site du Bic ne peut convenir à une ville d'entrepôt et de commerce, il a cependant son beau côté, c'est le grandiose et le pittoresque de ses montagnes escarpées, de ses rochers déchirés et qui portent à bon droit le titre de *Cap-Enragé* ; c'est cet ensemble de gorges qui s'enfoncent, de monts qui s'élèvent et se dessinent autour d'une belle nappe d'eau que l'œil embrasse d'un regard, et dont l'aspect sauvage et solitaire étonne l'imagination et fait l'admiration du voyageur. Ce serait un lieu de repos et de contemplation pour le poête ou l'écrivain, ou de méditation pour le solitaire.

Rimouski au contraire et le site du quai vis-à-vis du hâvre est tout ce que l'on peut désirer de mieux pour le *terminus* d'un chemin de fer. Pas une paroisse depuis Québec n'a un sol d'un niveau aussi régulier le long du fleuve.

Le terrein des environs, terminé du côté de la mer par un beau rivage de sable uni, s'élève lentement, mais graduellement du côté du midi, par de jolis coteaux fertiles, de hauteur régulière, courant dans la direction du fleuve, comme pour lui former une ceinture de riche verdure. Là, on pourrait tracer à souhait, sur un sol sec, uni et ferme les belles et larges rues d'une ville, d'une étendue illimitée, dont l'aspect et les commodités rivaliseraient avec les plus belles cités de l'ancien ou du nouveau monde ; et en Amérique les choses vont vite lorsque les circonstances les favorisent. Les campagnes environnantes sont riches, fertiles et d'une beauté peut-être sans pareille en Canada ; elles s'étendent de tous côtés avec plus de rapidité que jamais vers les contrées fertiles de l'intérieur, et sur une distance de près de quarante lieues en descendant le long du fleuve ; l'aisance et le commerce qui accompagne ces nouveaux établissements témoignent de la richesse naturelle du sol.

En avant du hâvre, l'Isle St. Barnabé, longue d'un peu plus d'une lieue, et large d'environ dix arpents, liée vers le milieu à la terre ferme par une batture qui assèche à mi-marée, et dont le sol boissé, plan, fertile et bien arrosé, contraste avec les rochers stériles du Bic, forme le site le plus agréable et le plus salubre qu'il soit possible de trouver dans le Bas-Canada pour la résidence d'été des familles riches et les étrangers qui voudraient prendre les bains d'eau salée.

OBSERVATIONS.

Il y a vingt ans, le Haut-Canada dont le territoire, riche seulement par la fertilité du sol, situé au milieu d'un continent, à une grande distance de la navigation océanique, privé des voies naturelles et faciles de communication avec l'Europe, produisait à peine le nécessaire à la consommation annuelle d'environ 200,000 âmes. Alors la difficulté des transports pour l'exportation et l'importation, en diminuant la valeur des produits, établissait la gêne financière et paralisait le progrès. Néanmoins, à la vue des obstacles naturels qui s'opposaient à la libre navigation, on a trouvé des millions pour lui ouvrir un passage. Car là, on a compris que la prospérité d'un pays producteur, comme le Canada, dépend de la rapidité et de la facilité des transports. Aujourd'hui on serait tenté de croire que ce n'est plus le même pays, en voyant un peuple d'environ 1,200,000 avec une production annuelle de près de quarante millions de boisseaux et une exportation de près de seize millions de boisseaux de grains sans compter les produits des forêts, des paturages et règne animal.

Voilà le contraste qu'offre le tableau d'un pays à deux époques tellement rapprochées, que l'histoire en présente rarement de semblable. Mais cet immense pas du progrès dans le Haut-Canada est dû aux millions de louis qui y ont été versés depuis vingt ans et qui ont absorbé le crédit des deux provinces depuis leur union ; et qui en alimentant toutes les industries, ont creusé les canaux, applani la terre pour les voix ferrées par lesquelles les chars et les vapeurs sillonnent d'une extrémité à l'autre la province Haut-Canadienne depuis les grands lacs même jusqu'à Québec, et y portent l'activité et la vie, comme fait le sang dans le corps humain.

Depuis l'union, le Bas-Canada a progressé aussi ; mais seulement par la force de ses institutions, des avantages naturels de sa position, du caractère et de l'énergie de ses habitants. Fils déshérité, il a été privé des grands moyens pécuniaires indispensables au développement de ses vastes ressources. Cette gène financière que le gouvernement lui a imposée pour alimenter les travaux pnblics et la prospérité du Haut-Canada, a paralisé les entreprises, les améliorations publiques et privées de la province inférieure, et en même temps le développement de son commerce, de ses ressources et de ses richesses. Voilà la cause de l'injuste reproche d'inertie et d'infériorité formulé contre le Bas-Canada.

Quelques milliers de louis suffiraient aujourd'hui pour complèter les améliorations nécessaires à ce profond et large canal que la nature à creusé entre Québec et l'Océan, pour terminer un chemin de fer jusqu'à Rimouski, rallier par ce moyen le Canada par la voie la plus courte, la plus commode et la moins dispendieuse avec l'Europe, et fixer d'avantage le commerce par la voie du St. Laurent. Ces quelques milliers de louis répandraient la vie, l'activité et le progrès sur un vaste et riche territoire habité par les descendants des deux premiers peuples du monde, et des pre-

miers colons du Canada ; ils contribueraient plus avantageusement à la colonisation de cette partie de la province, et à retenir sur le sol la jeunesse canadienne, que tout ce qui a été fait jusqu'à ce jour. Espérons que le soleil qui doit éclairer ces améliorations est près de l'horizon.

Je recommanderais l'Isle du Bic comme station de quarantaine. Eloignée de quatre milles du Cap à l'Orignal et de douze milles du hâvre de Rimouski, distance suffisante pour ne pas exposer les habitants de ce lieu aux dangers des maladies contagieuses, exposée de tous côtés à l'air si pur et si salubre que l'on respire sur cette partie du fleuve ; terrein élevé, eau excellente, située à l'entrée de cette partie du St. Laurent où les vaisseaux sont généralement le plus retardés dans la montée pendant la saison de l'été, une station en ce lieu sauverait des milliers de victimes qui dans ces temps d'épidémie, contractent la maladie, ou succombent dans les cales de vaisseaux entre le Bic et Québec, ou sur la station plus chaude et moins salubre de la Grosse-Isle. Les vapeurs en passant tous les jours près de cette Isle pourraient conduire les passagers à Québec, ou au chemin de fer à mesure qu'ils obtiendraient la liberté de continuer leur route. Les paroisses vis-à-vis fourniraient abondamment à cette station le laitage et les autres provisions qu'il serait nécessaire de se procurer à la campagne.

Pour rendre justice aux habitants de la partie inférieure de la province, il est nécessaire que le gouvernement fasse construire un quai peu dispendieux à St. Simon, le lieu le plus central entre le quai de la Rivière-du-Loup et celui de Rimouski. Là, l'eau profonde vient au rivage. Il y a 18 pieds d'eau à 150 pieds de terre et le lieu est très-favorablement situé. Il en faudrait un autre dans une des belles et riches paroisses en bas de Rimouki.

